CORPS LÉGISLATIF.

CONSEIL DES CINQ-CENTS.

RAPPORT
ET
PROJET DE RÉSOLUTION

PRÉSENTÉS

PAR DUBOIS (des Vosges),

AU NOM DE LA COMMISSION DES FINANCES,

Sur deux messages du Directoire exécutif, & diverses réclamations, relatifs à la taxe d'entretien des routes.

Séance du 19 vendémiaire an 7.

REPRÉSENTANS DU PEUPLE,

Les nombreuses réclamations parvenues à votre commission des finances sur la taxe d'entretien des routes, deux messages du Directoire exécutif sur le même objet, que vous l'avez chargée d'examiner, méritoient la plus sérieuse attention, & ont fixé toute la nôtre.

Il n'eſt pas étonnant qu'un établiſſement, fondé ſur la plus rigoureuſe juſtice, dont les effets doivent être auſſi avantageux à l'agriculture & au commerce, ait eu pour ennemis ceux de la République & de ſa proſpérité intérieure. C'eſt parce qu'ils connoiſſoient la juſtice & toute l'utilité de cet établiſſement qu'ils ont tenté de le faire échouer, en le préſentant, avec une affectation perfide, comme une inſtitution contraire à la liberté & à l'intérêt du commerce : c'eſt ainſi qu'ils ont réuſſi à exciter des clameurs & quelques excès ſéditieux.

Il faut éclairer le peuple ſur ſes vrais intérêts pour le prémunir contre la malveillance de ſes ennemis, qui le trompent trop ſouvent.

Permettez-nous donc, citoyens collègues, quelques réflexions rapides, mais devenues néceſſaires encore, ſur le principe & l'objet de la taxe d'entretien des routes. Nous eſpérons ne plus revenir ſur cette légiſlation. Nous croyons l'avoir complétée pas le projet de loi que nous venons vous ſoumettre. Il eſt le réſultat de nouvelles méditations, ainſi que des renſeignemens que nous ont fournis, ſur le premier eſſai de l'établiſſement, une correſpondance particulière, pluſieurs de nos collègues qui ont été en congé, les meſſages du Directoire exécutif, un mémoire du miniſtre actuel de l'intérieur & diverſes réclamations.

L'agriculture & le commerce, ces deux ſources fécondes de la richeſſe des nations, ne peuvent fleurir ſans des communications multipliées & faciles. Un des premiers devoirs d'une adminiſtration ſage & prévoyante, un des grands ſervices qu'elle puiſſe rendre aux peuples, eſt d'ouvrir toutes les routes néceſſaires, & d'aſſurer leur entretien.

Il eſt donc indiſpenſable de pourvoir aux dépenſes de conſtruction, de réparation, d'entretien & d'adminiſtration des routes ; c'eſt une dépenſe à laquelle aucun peuple bien adminiſtré, & qui veut jouir de tous les avantages de ſon ſol, de ſon induſtrie & de ſon commerce, ne peut ſe ſouſtraire.

Cette vérité inconteſtable, établie, cherchons donc quel eſt le mode le plus équitable pour procurer les fonds néceſſaires, & le plus propre

à garantir le bon état des routes : ce sera le système que le législateur aura dû préférer.

Les seuls moyens de pourvoir à la dépense des routes sont ou des corvées, ou une addition aux contributions directes, ou des impôts indirects, ou la taxe d'entretien.

Il est sans doute inutile que je combatte les corvées. Non, ce système odieux de servitude & d'oppression, qui arrache le cultivateur à ses travaux, & le pauvre à ses moyens de subsistance journalière, pour les seules jouissances de l'homme privilégié & opulent, ne déshonorera jamais la République. Les corvées ne peuvent convenir qu'à des tyrans & à des esclaves. J'outragerois vos principes, si je m'arrêtois plus long-temps sur ce point.

Une addition aux contributions directes est impossible, & seroit injuste. Impossible ; car, loin de pouvoir les augmenter, vous les avez réduites pour l'an 7, malgré les besoins extraordinaires du moment, &, quant aux centimes additionnels, ils ne peuvent pas même suffire aux dépenses locales. D'autres moyens vous ont déja été proposés pour cette branche de la dépense publique : vous les avez adoptés pour la commune de Paris.

La réparation & l'entretien des routes, par des additions aux contributions directes, blesseroient aussi tous les principes de la justice & de l'égalité. Les routes sont, en effet, d'une utilité générale ; cependant elles ne sont pas égales dans tous les départemens, ni en nombre, ni en étendue, ni en difficulté d'entretien. En faisant donc réparer & entretenir les routes dans chaque département par des centimes additionnels, comme cela eut lieu pendant les premières années de la révolution, ce seroit faire contribuer les départemens d'une manière disproportionnelle à une dépense que vous avez classée avec raison dans les charges générales de la République. Enfin ce mode feroit concourir tous les contribuables aux réparations des routes, &, pourtant, la plus part d'entre eux n'ont pas assez d'aisance pour voyager en voiture, ni pour consommer une très-grande partie des objets du roulage. Ce seroit

donc faire peser presque toute la dépense des routes sur ceux qui ne les usent pas, sur les citoyens les moins riches & les plus utiles; ce seroit faire revivre, *en contributions pécuniaires*, ce que la corvée avoit d'injuste & d'oppressif *en servitude corporelle*.

Un impôt indirect entraîneroit évidemment la même injustice & les mêmes vexations; car il seroit aussi levé indistinctement sur tous les citoyens; mais, lorsque vous êtes embarrassés pour trouver tous les impôts indirects que les autres parties du service réclament de vous, quel pourroit donc être l'impôt indirect, nouveau, qui produiroit au moins vingt-cinq ou trente millions, probablement nécessaires pendant quelques annnées pour réparer les ponts & les routes, vu leurs dégradations désastreuses.

La taxe d'entretien, au contraire, est, comme nous l'avons dit, d'une justice rigoureuse : elle n'est perçue que sur ceux *qui usent & dégradent les routes, dans la proportion qu'ils les usent ou les dégradent, & uniquement pour les réparer & les entretenir.*

La taxe d'entretien n'est pas proprement un impôt; c'est une simple prestation payée, non par tous les citoyens, mais par ceux-là seuls qui jouissent des routes pour leur agrément, leur fortune & leur commerce, *sous la condition essentielle qu'elles seront réparées & entretenues.*

L'agriculture, la classe laborieuse & indigente se trouvent donc dégrévées d'une charge dont ils ne profitent pas, & à laquelle la tyrannie & la féodalité seules pouvoient les soumettre.

J'ai oui dire que la taxe d'entretien étoit définitivement supportée par les consommateurs comme tous les impôts indirects : c'est une erreur qui demande une explication.

Il est vrai que la taxe payée par les voitures de roulage & de transport de marchandises n'est qu'une avance dont le voiturier aura soin de se faire rembourser par le négociant, & celui-ci par le consommateur. Dans ce cas-là même la taxe sera juste, puisqu'elle sera répartie proportionnellement à une consommation à laquelle les routes auront été nécessaires : mais les voitures de roulage ne sont pas les seules qui

paient la taxe ; celles de poste, celles de luxe, les diligences, toutes les voitures publiques, & celles qui servent au seul transport des voyageurs, parcourent journellement les routes, &, d'après des calculs approximatifs, produiront une très-forte somme, qui sera principalement payée par la seule opulence.

La taxe d'entretien a sur-tout le grand avantage de faire contribuer aux réparations & à l'entretien des routes les étrangers qui voyagent dans les pays où elle est établie. Un jour ils arriveront en foule dans la République ; ils viendront y admirer ses institutions politiques, tous ces chefs-d'œuvres antiques que la philosophie & la victoire y ont réunis, nos arts, perfectionnés sur de si grands modèles, & les heureux progrès de nos manufactures, que nous promettent l'industrie nationale, & des encouragemens persévérans. Les étrangers ne regretteront pas la somme légère que chacun d'eux paiera pour voyager avec agrément & sûreté. Ils supporteront volontiers une partie de la dépense de nos routes.

Aussi, lors de la convocation des états-généraux, & lorsqu'il fut permis au peuple d'exprimer ses besoins, un cri universel proscrivit les corvées, & plusieurs cahiers de doléance contenoient le vœu de la perception d'une taxe sur les routes pour leur réparation & leur entretien.

La taxe d'entretien, bien administrée, & dans la seule vue d'entretenir & de perfectionner les communications, est une institution populaire & libérale : elle est, sous ce rapport, un bienfait réel de la révolution.

Mais, il faut en convenir franchement, la taxe d'entretien, vue comme un impôt, administrée avec un esprit de fiscalité, ou employée à une autre dépense qu'à celle des routes, ou livrée à la rapacité de fermiers ou de régisseurs généraux, se dénature, & dégénère en un droit féodal de *passe* ou de *péage*, également réprouvé par la raison, la liberté & le véritable intérêt du peuple.

Ces dernières réflexions m'amènent naturellement à la première difficulté dont je dois vous entretenir : c'est le conflit qui existe entre les commissaires

de la trésorerie & le ministre de l'intérieur, & dont le Directoire vous a instruit par un message du 7 fructidor dernier.

Le produit de la taxe d'entretien a pour destination spéciale l'entretien & l'amélioration des routes. Il semble que le législateur a prévu les efforts qu'on feroit pour altérer cette destination particulière : car il l'a consacrée dans trois lois différentes, par les dispositions les plus impératives.

La loi du 24 fructidor de l'an 5 porte : « Il sera perçu, sur toutes » les grandes routes de la république, une taxe d'entretien, dont le » produit sera *spécialemnt & uniquement* affecté aux dépenses de leur » entretien, réparation & confection, ainsi qu'à celles de leur admi- » nistration. »

La loi du 9 vendémiaire de l'an 6, article LXXXI, est conçue dans les termes suivans : « L'administration de la taxe d'entretien est » est réunie aux attributions du ministre de l'intérieur. Il ordon- » nancera la distribution des fonds provenant de ladite taxe, pour » acquitter les dépenses causées par l'entretien, les réparations, les » confections & l'administration des grandes routes, sans que, sous » aucun prétexte, il puisse être donné *aucune autre destination* à ces » fonds, à l'effet de quoi, les commissaires de la trésorerie sont » tenus de refuser leur *visa* à toute ordonnance contraire à la présente » disposition. »

Enfin l'article LI de la loi du 3 nivôse dernier répète encore que la taxe d'entretien est *essentiellement & limitativement* destinée à l'entretien des grandes routes.

Les lois ne peuvent pas avoir des dispositions plus précises. Cependant elles pourroient être éludées, si les prétentions des commissaires de la trésorerie nationale avoient leur effet. Ce seroit, j'aime à le penser, contre leur intention. Quoi qu'il en soit, je vais vous rendre compte de la difficulté.

Le ministre de l'intérieur délivre ses ordonnances, pour les dépenses relatives aux routes, sur les receveurs-généraux. Il a adressé ses or-

donnances aux commiſſaires de la tréſorerie pour y être viſées conformément à la conſtitution, & à l'article ci-deſſus cité de la loi du 9 vendémiaire. Les commiſſaires de la tréſorerie refuſent leur *viſa*, ſous prétexte que le produit de la taxe doit être verſé dans la caiſſe des payeurs-généraux, comme les autres contributions publiques, & que les ordonnances du miniſtre doivent être délivrées ſur ces fonctionnaires & non ſur les receveurs-généraux.

Les commiſſaires de la tréſorerie fondent d'abord leur opinion ſur l'article III de la loi du 22 frimaire, qui confie au Directoire exécutif la diſtribution des diverſes recettes pour l'an 6, & ſur la loi du 9 vendémiaire, qui ne comprend le produit de la taxe d'entretien que pour 20 millions dans les fonds affectés aux dépenſes de cette année. On laiſſe entendre que le produit de la taxe ne doit être employé aux routes que pour une ſomme limitée; que ſon excédant, devant ſervir aux autres dépenſes, rentre dans la maſſe des impôts ordinaires, & doit être diſtribué dans les mêmes formes.

Les commiſſaires de la tréſorerie invoquent auſſi l'article XLI de la loi du 3 nivôſe, qui prévoit le cas où la dépenſe annuelle de l'entretien & des réparations d'une route feroit d'une valeur ſupérieure au produit préſumé de la barrière à affermer, & qui porte qu'alors l'adjudication ſera faite au rabais, & que la ſomme à fournir à l'adjudicataire lui ſera payée, de trois en trois mois, par le payeur-général du département. Ils en induiſent que, ſi les dépenſes des routes ne ſont pas acquittées par le payeur-général, ils ne pourront opérer ni les verſemens, ni les compenſations néceſſaires, dans tous les cas où le produit d'une barrière ſera inſuffiſant, tandis que celui d'une autre ſera excédant, ſoit dans le même département, ſoit d'un département à l'autre.

Enfin, ils ajoutent que toute autre meſure tendroit à changer l'ordre établi pour la diviſion de la recette & de la dépenſe, & néceſſiteroit une comptabilité particulière pour les receveurs-généraux, qui

entraveroit l'ordre du travail & des opérations de la tréforerie, & rendroit la comptabilité inextricable.

Votre commiſſion eſt d'un avis tout-à fait oppoſé à celui des commiſſaires de la tréſorerie. Elle penſe que la taxe d'entretien, ayant une deſtination particulière pour les routes, ne doit pas être verſée dans la caiſſe des payeurs-généraux. Je dois répondre ſucceſſivement aux obſervations principales des commiſſaires de la tréſorerie nationale.

L'article LXXXI de la loi du 9 vendémiaire confie au miniſtre de l'intérieur l'adminiſtration de la taxe d'entretien, & l'autoriſe à ordonnancer, pour réparer & entretenir les routes, la diſtribution des fonds provenans de cette taxe. Ce ſeul article expliquoit aſſez que les ordonnances du miniſtre devoient être acquittées par les receveurs généraux. En effet, les payeurs généraux ne ſont pas les agens du pouvoir exécutif; ils ſont ceux de la tréſorerie : le miniſtre n'a aucun ordre à leur donner. Si le produit de la taxe étoit verſé dans leurs caiſſes, il y feroit dans la dépendance des commiſſaires de la tréſorerie; qu'alors leurs agens emploient à une autre deſtination le produit de la taxe, ou qu'ils retardent le paiement des ordonnances du miniſtre, que pourra cet adminiſtrateur contre les prévarications ou les négligences d'agens qui ne ſont pas placés ſous ſa ſurveillance, & qu'il ne peut révoquer? Où feroit ſur-tout la garantie des entrepreneurs des travaux des routes, ſi le produit de la taxe étoit confondu dans la caiſſe des payeurs généraux avec les autres revenus publics? Quel feroit leur recours, ſi les fonds que la loi leur a ſpécialement deſtinés avoient été diſtraits pour une autre dépenſe?

Lorſque le légiſlateur forme un établiſſement, il eſt extrêmement eſſentiel qu'il inſpire une grande confiance ſur ſon utilité & ſon ſuccès, ſoit à ceux qui contribuent à la dépenſe, ſoit à ceux qui ſe chargent de l'entrepriſe. C'eſt principalement cette conſidération qui a déterminé à mettre dans les attributions du miniſtre

de

de l'intérieur l'adminiſtration de la taxe d'entretien. L'établiſſement eût été manqué, ſi ce miniſtre, formant des projets pour la reſtauration & l'amélioration des routes, avoit été gêné dans l'exécution par le défaut de fonds ou par la difficulté de ſe les procurer. Certes, le légiſlateur n'a pas dégagé avec raiſon la taxe d'entretien d'une adminiſtration financière pour en mettre le produit dans la dépendance de la tréſorerie & de ſes payeurs.

Mais, en ſuppoſant que l'article LXXXI de la loi du 9 vendémiaire auroit laiſſé des doutes, ils devoient être levés par les articles LXXX de la même loi, XXII & XXVI de celle du 3 nivôſe. Ces articles obligent les prépoſés aux barrières à verſer leurs recettes dans la caiſſe des receveurs généraux, & ces derniers, à envoyer au miniſtre de l'intérieur le bordereau des verſemens faits dans leurs caiſſes par leurs prépoſés ou par les receveurs des barrières. Ainſi, le miniſtre de l'intérieur étant, d'un côté, l'ordonnateur du produit de la taxe d'entretien; les fonds étant, d'un autre côté, chez les receveurs généraux, & ceux-ci devant lui en faire connoître le montant tous les mois, il nous paroît évident qu'aux yeux de la loi c'étoit ſur leurs caiſſes qu'il devoit délivrer ſes ordonnances.

Nulle part la loi n'impoſe aux payeurs généraux le devoir de faire parvenir au miniſtre de l'intérieur le bordereau de leurs caiſſes par rapport à la taxe d'entretien. Quelles ordonnances auroit-il donc pu délivrer ſur eux, ignorant les fonds dont il pouvoit diſpoſer? Auroit-il attendu ce bordereau de la tréſorerie: il auroit été expoſé à des formalités lentes & nuiſibles à la réparation ſi urgente des routes.

En vain les commiſſaires de la tréſorerie s'appuient auſſi ſur la loi du 22 frimaire. Pourquoi cette loi a-t-elle confié au Directoire exécutif la diſtribution décadaire des diverſes recettes? La ſituation de la République ne permettant pas encore des paiemens réguliers, il étoit néceſſaire, pour ſoutenir le ſervice, qu'on appliquât de préférence les recettes aux dépenſes les plus urgentes: or le gouvernement ſeul, en temps de guerre, peut bien connoître ces dépenſes; mais cette diſpo-

ſition générale n'a abſolument aucun rapport à la taxe d'entretien, dont le produit a une deſtination particulière, qui ne peut être changée ni modifiée par le Directoire exécutif.

La loi du 3 nivôſe, qui organiſe la perception de la taxe d'entretien, eſt poſtérieure à la loi du 22 frimaire, & y eût auſſi dérogé, ſi cette loi lui eût été contraire.

C'eſt ici, citoyens collègues, qu'il eſt bien important de détruire l'induction illégale qu'on veut accréditer, & qu'on tire des lois des 9 vendémiaire de l'an 5 & 26 fructidor de l'an 6, leſquelles portent le produit de la taxe d'entretien pour 20 millions dans la nomenclature des diverſes recettes de l'an 6 & de l'an 7. On argumente de cette diſpoſition pour établir que 20 millions ſeulement, provenant de la taxe d'entretien, peuvent être employés aux routes, & que l'excédant doit entrer dans la maſſe des autres revenus publics. Je déclare que la commiſſion n'a compris la taxe d'entretien dans cette nomenclature que comme objet d'ordre, & nullement dans l'intention d'enlever aux routes un ſeul centime provenant de cette taxe.

Il eſt néanmoins bon d'écarter les difficultés qui pourroient naître de cette étrange ſubtilité. Ce ſera le premier article du projet.

Il faudra avoir ſoin à l'avenir, pour prévenir la même prétention, de ne plus comprendre dans l'état des recettes & des dépenſes générales, ni les travaux des routes, ni le produit de la taxe d'entretien. C'eſt au miniſtre de l'intérieur ſeul à préſenter au Corps légiſlatif l'état particulier du produit de la taxe & de la dépenſe des routes, & à en rendre compte chaque année (1).

---

(1) Cette diſpoſition a déjà reçu en partie ſon exécution pour l'an 7. Vous avez ſupprimé dans la réſolution ſur les dépenſes du miniſtre de l'intérieur, l'article qui lui ouvroit un crédit ſur le produit de la taxe d'entretien, attendu qu'il étoit autoriſé par les lois à employer tout ce produit à la réparation des routes.

L'article XLI de la loi du 3 nivôse n'autorise pas davantage l'opinion des commissaires de la trésorerie. Cet article, en voulant que le payeur général paie à l'adjudicataire la somme à lui fournir dans le cas où l'entretien de la route excéderoit le produit de la barrière, ne prévoit qu'un mouvement de fonds que la trésorerie doit ordonner. La disposition sera plus sensible par un exemple. Supposons que, dans tel département, le produit de la taxe soit inférieur à l'entretien annuel d'une route, l'adjudication des barrières se fera au rabais, & la somme à payer à l'adjudicaire sera procurée par des reprises sur les départemens où les produits excèdent les besoins. Ici, il y a un mouvement de fonds. Pour éviter les frais de transport, la trésorerie fait acquitter par son payeur la somme nécessaire, & elle en est remboursée à l'instant par une ordonnance du ministre de l'intérieur sur le receveur-général dans la caisse duquel il y a un excédant. Voilà comment doivent être exécutés les articles LXXXII de la loi du 9 vendémiaire & XLI de celle du 3 nivôse.

Enfin, les commissaires de la trésorerie disent que ce mode de paiement nécessitera une comptabilité particulière, qui entravera l'ordre de son travail & de ses opérations. La réponse est facile. En effet, vous ne permettrez jamais que le produit de la taxe se *perde* dans la masse des autres revenus publics, ou il faut renoncer à l'établissement. Ainsi donc, dans le système même des commissaires de la trésorerie, il faudroit qu'ils ouvrissent avec leurs payeurs un compte particulier de recette & de dépense pour la taxe d'entretien, entièrement séparé de toutes les autres recettes & dépenses : or, l'on ne voit pas comment ce compte particulier & nécessaire ne seroit pas suivi avec les receveurs aussi facilement qu'avec les payeurs. Il ne doit entraîner, ni plus de frais, ni plus d'embarras avec les uns qu'avec les autres.

Nous vous proposerons donc, citoyens collègues, de continuer à faire acquitter les ordonnances du ministre de l'intérieur sur le produit

de la taxe d'entretien, par les receveurs-généraux : c'eſt le ſeul moyen de conſerver aux routes l'intégralité du produit de la taxe d'entretien. Que la loi garantiſſe de toute ſon autorité la deſtination ſpéciale de cette taxe, ou l'établiſſement eſt compromis & ne réuſſira jamais ; au lieu de contribuer à la proſpérité publique, il ne provoquera que des murmures & des mécontetenmens.

Le Directoire exécutif n'eſt pas moins fortement pénétré que nous de cette vérité ; il l'exprime lui-même dans le paſſage ſuivant de ſon meſſage du 7 fructidor dernier : « Ainſi, *dit-il en parlant des pré-* » *tentions des commiſſaires de la tréſorerie*, deviendroit illuſoire le » but que le légiſlateur a voulu atteindre ; ainſi diſparoîtroit la ga- » rantie qu'il a voulu donner de l'emploi des fonds provenant de la » taxe d'entretien ; *ainſi l'on verroit ſe réaliſer le ſyſtême de ceux qui* » *prétendent que le miniſtre de l'intérieur ne peut employer aux routes* » *la totalité du produit de la taxe, lorſqu'il excède la ſomme à la-* » *quelle les dépenſes ont été calculées par apperçu*, SYSTÊME DIA- » MÉTRALEMENT OPPOSÉ A LA VOLONTÉ EXPRESSE DE LA » LOI ; *ainſi deviendroit fondée la cainte de ceux qui regardent cette* » *perception comme le renouvellement des péages, dont le produit avoit* » *auſſi, dans ſon origine, une deſtination préciſe, mais qui bientôt fut* » *éludée.* »

Citoyens collègues, en prenant des précautions contre la tréſorerie pour empêcher le mêlange du produit de la taxe d'entretien avec les autres revenus publics, vous ne devez pas moins prendre des précautions contre les abus qui pourroient ſe gliſſer dans la caiſſe des receveurs - généraux eux - mêmes. Il faut que ceux - ci ſoient perſonnellement reſponſables des paiemens qu'ils feroient ſur le produit de la taxe d'entretien pour toute autre dépenſe que celle des routes. Il faut que cet attentat de leur part à l'autorité des lois ſoit puni ſuivant toute leur rigueur. Ce n'eſt que par cette ſévérité tutélaire que vous conſerverez à la taxe d'entretien ſon unique deſtination.

Nous avons respecté, avec un soin scrupuleux, toutes les attributions constitutionnelles de la trésorerie nationale : elles consistent, *articles* 317, 318, 319 & 320 de la constitution, 1°. à surveiller la recette de tous les revenus nationaux; 2°. à ordonner les mouvemens de fonds; 3°. à ordonner aussi le paiement de toutes les dépenses publiques, sur les ordonnances du ministre que la dépense concerne, signées de lui, & énonçant la date, tant de la décision du Directoire, que de la loi qui autorise le paiement; 4°. à vérifier & à arrêter les comptes respectifs des receveurs & des payeurs. Ce concours de quatre autorités pour les dépenses publiques, exigé par la constitution, établit dans l'administration des finances un balancement d'autorités bien propre à entretenir l'ordre & à éclairer les dilapidations qui pourroient se commettre, lorsque, sur-tout à la paix, les dépenses, réduites dans les bornes d'un besoin consenti par l'utilité générale seule, pourront descendre au niveau de recettes qui soient en harmonie avec l'agriculture, la circulation des capitaux & l'aisance des citoyens. Or 1°. l'article XXVI de la loi du 3 nivôse dernier conserve à la trésorerie sa surveillance sur la recette provenant de la taxe d'entretien. Il ordonne, en effet, au receveur-général d'adresser à la trésorerie le bordereau de toutes ses recettes. 2°. L'article LXXXI de la loi du 9 vendémiaire de l'an 5 & les articles premiers du projet de celle que nous allons vous soumettre réservent expressément à la trésorerie son VISA ou son ordre de paiement sur toutes les ordonnances relatives à la taxe d'entretien. 3°. L'art. XLI de la loi du 3 nivôse conserve également à la trésorerie les mouvemens de fonds nécessaires pour la réparation & l'entretien des routes. 4°. Aucune des lois concernant la taxe d'entretien ne déroge au droit qu'a la trésorerie de vérifier & d'arrêter les comptes.

Les commissaires de la trésorerie ne soutiendroient pas avec plus de succès, que, aux termes de la constitution, les payeurs-généraux peuvent seuls acquitter les dépenses publiques, quelles elles soient : ce seroit une erreur, suivant nous; car la constitution, dans le premier

article où elle nomme les payeurs, en parlant des comptes de recettes & de dépenses que la trésorerie doit ouvrir avec les receveurs, ajoute ces expressions remarquables : *& avec les payeurs qui* SEROIENT *établis dans les départemens.* C'est l'article 317. La constitution n'établit donc pas de payeurs ; elle suppose seulement qu'il en *pourra* être établi ; & elle règle, dans cette supposition, les formes qui devront être observées à leur égard. Lorsque, dans les articles suivans, elle parle encore des payeurs, c'est toujours dans la même hypothèse. Les payeurs tiennent donc leur existence, non de la constitution, mais de la loi.

Je n'examine pas si les payeurs doivent être supprimés ; cette question générale est étrangère à mon sujet : mais je ne dissimule pas qu'elle se lie à l'ordre public, & qu'elle est peut-être l'une des questions les plus importantes & les plus délicates qui puissent être discutées par le Corps législatif.

Quoi qu'il en soit de cette question, il suffit, pour le sujet que je traite, d'avoir prouvé que les payeurs n'ont pas une existence constitutionnelle, & que, par conséquent, la loi peut attribuer aux receveurs-généraux, pour l'utilité publique, le paiement des dépenses des routes.

Dans tous les cas, le produit de la taxe d'entretien, ayant une destination spéciale, est hors des régles ordinaires. La réunion de la recette & de la dépense dans la même caisse a des avantages démontrés. La séparation de la recette d'avec la dépense, loin d'avoir aucune utilité pour la taxe particulière d'entretien, en compromettroit inévitablement la destination & le succès.

Notre opinion est donc en accord parfait autant avec la constitution qu'avec l'utilité publique.

Ne vous étonnez pas, citoyens collégues, lorsque nous vous proposerons dans le projet des formes sévères en faveur de la taxe d'entretien. Nous avons été loin de suspecter la pureté d'intention d'aucune autorité publique, ou de douter de leur zèle civique & de leurs lumières. Mais lorsque le législateur crée un grand établissement, qu'il se garde

de le baser seulement sur le mérite des hommes en place & sur la confiance qu'il a en eux. La mort & l'amovibilité constitutionnelle des fonctions publiques changent souvent les hommes. L'établissement périroit avec eux. Il faut aux travaux du législateur, s'il veut les rendre durables, un fondement plus solide, LE BIEN PUBLIC SEUL; & il leur doit, s'il est prévoyant, toutes les garanties qui sont en pouvoir.

Il est temps de quitter ces premières difficultés. Nous devions à leur importance tout le développement que nous leur avons donné.

Pourquoi faut-il encore insister de nouveau sur les avantages du système de la ferme partielle de chaque barrière, à charge par les adjudicataires de réparer & d'entretenir les routes? Ces avantages ont déja été prouvés dans plusieurs rapports, & sont justifiés par l'expérience.

Les compagnies qui se sont tant agitées pour une ferme générale ont été repoussées, & doivent avoir renoncé à leurs spéculations : mais d'autres spéculateurs ont imaginé un dernier moyen d'obtenir des places ou de l'argent. C'est de mettre la taxe d'entretien en régie générale, ou de séparer dans les enchères la ferme de la perception de celle de l'entretien. L'on nous a remis des écrits sur ces deux points. Il est bon de ne pas laisser ces nouvelles vues sans réponses : car je le repète, il est urgent d'arriver enfin à un système définitif, de rendre le plus possible l'administration de la taxe facile & régulière; & il n'est pas moins intéressant que le législateur ne soit plus obligé de s'occuper encore de cet objet.

Je soutiens d'abord qu'une régie absorberoit, en pure-perte pour les routes, une grande partie du produit de la taxe. Il faudroit aux régisseurs généraux de bons appointemens; il leur faudroit une bureaucratie dévorante, des inspecteurs dans chaque département, plusieurs receveurs à chaque barrière; il faudroit à tous bien de l'argent, ou ils prétendroient, selon l'usage, qu'ils ne peuvent pas vivre.

Le contrôle d'une taxe qui se perçoit jour & nuit sur environ douze mille lieues est extrêmement difficile, & je ne serois nullement surpris qu'à la faveur de ces difficultés, la régie, au lieu d'avoir

réparée les routes, ne prétendît dans quelque temps qu'il lui feroit dû une indemnité.

Une régie générale ! Seroit-ce pour la perception feule ? Quelle sûreté auroit donc cette perception ? Que deviendroient les fonds ? Quelle garantie auroit la deftination de la taxe ? Où trouveroit-on des entrepreneurs pour la réparation & l'entretien des routes, lorfqu'ils appercevroient tant d'incertitudes fondées dans leurs paiemens ?

La régie feroit-elle auffi chargée de la réparation & de l'entretien des routes ? mais cette régie fe feroit au compte feul du gouvernement, ou elle feroit intéreffée. Dans le premier cas, il eft inutile de dire combien coûteroient les travaux, & comment ils s'exécuteroient. Comme la juftice & la follicitude du gouvernement feroient fouvent trompées ! Dans le fecond cas, la régie feroit intéreffée, mais ce feroit à mal réparer les routes pour accroître fes profits.

Il eft prouvé par l'expérience que nous avons déja faite nous-mêmes, & par celle d'autres pays, qu'une régie générale pour la taxe d'entretien, gréveroit l'agriculture & le commerce, au lieu de les favorifer, qu'il dénatureroit bientôt l'établiffement, & qu'il finiroit par l'anéantir.

La régie générale, une fois établie, trouveroit trop de moyens de fe perpétuer ; & le légiflateur auroit la douleur de voir fes vues bienfaifantes, en créant la taxe d'entretien, ne tourner qu'au profit de quelques hommes auffi adroits qu'avides.

La féparation de la ferme pour la perception, de la ferme pour l'entretien, n'auroit pas des réfultats moins funeftes.

L'adjudicataire de la perception feule ne s'intérefferoit qu'au produit de la taxe. Il n'auroit d'autre foin que celui de lever l'argent fur lequel il fixeroit très-probablement toutes fes fpéculations, & l'on doit croire qu'il verferoit, le plus tard & le plus mal qu'il pourroit, le prix de fon adjudication dans la caiffe publique. Son inquiétude ne s'étendroit pas à l'état des routes, qui ne le concerneroit pas.

Je conçois qu'on trouveroit beaucoup de fermiers pour la perception,

dégagée

dégagée de l'entretien : mais où se trouveroient les fermiers *pour la partie pénible & utile, celle de la réparation & de l'entretien ?* où feroit pour eux la garantie de leur paiement, & où feroit celle de l'administration contre des ouvriers qui ne manqueroient jamais de prétextes, & peut-être de raisons fondées pour justifier leur retard ou leur négligence ?

L'on dit pour affoiblir cette réflexion, qu'on affermera l'entretien à des hommes connus, qui sous-traiteront ensuite avec des ouvriers ; c'est-à-dire que ; comme autrefois, les premiers fermiers conserveront pour eux les profits, & n'emploieront sur les routes des malheureux artisans qu'en abusant de leurs besoins !

Les fermiers de la perception auroient leur bénéfice, ceux de l'entretien auroient aussi leur bénéfice, les sous-fermiers devroient encore avoir leur bénéfice. Que de bénéfices à prélever sur le produit de la taxe, avant de l'employer aux routes !

Remarquez également comme la surveillance de l'administration se complique, sur quel nombre d'individus elle se divise, comme sa marche s'entrave elle-même, & s'arrête par trop de rouages !

Examinons sur-tout quels avantages l'administration des routes perdroit par cette séparation inconsidérée de la perception & de l'entretien.

L'adjudicataire de la perception, à charge de réparer & d'entretenir les routes, n'aura aucune raison pour éluder ses obligations. Il aura même intérêt à les remplir, &, s'il les négligeoit, il y seroit à l'instant contraint par la surveillance la plus active & la plus intéressée qu'une bonne administration puisse avoir & desirer. Je dois motiver mon assertion.

L'adjudicataire sera, aux termes de la loi, un citoyen connu & famé. Elle interdit aux corps administratifs de recevoir les soumissions de citoyens qui, par leur inconduite ou leur immoralité, n'offriroient aucune garantie à la fidélité de leurs engagemens. Les adjudicataires devront aussi fournir une caution solvable. Voilà les premières sûretés de l'administration.

L'adjudicataire percevra lui-même la taxe. Il en sera propriétaire pendant la durée de sa ferme. Il aura donc, entre ses propres mains, le prix assuré de son travail : delà deux autres avantages principaux, 1°. l'emploi de la taxe aux routes est irrévocable; 2°. le paiement des travaux est assuré. Sous ce rapport, l'adjudication est sans motif pour ne pas remplir ses obligations, & l'opinion publique est rassurée sur la destination de la taxe.

L'adjudicataire aura aussi intérêt à réparer les routes : car, premièrement, il aura intérêt à jouir d'une perception aisée, qu'il obtiendra par le bon état des routes, mais dont l'embarras croîtroit en raison de leur dégradation.

Secondement, un entretien journalier maintient à peu de frais les routes en bon état, lorsque les premières réparations ont été faites, & prévient les grosses dépenses. L'adjudicataire aura encore un intérêt sensible à observer cette règle d'économie.

Si, nonobstant son intérêt éclairé, il négligeoit les routes, il n'y auroit pas un seul voyageur qui ne fût intéressé à dénoncer les dégradations. Il se formeroit bien vîte une opinion locale, qui forceroit ou l'adjudicataire lui-même à réparer, ou les corps administratifs à faire réparer à ses frais & à ceux de sa caution.

Combien, dans ce systême, qui est celui de la loi, la surveillance de l'administration & des ingénieurs est active! cette surveillance ne porte plus que sur un seul adjudicataire, & l'atteint facilement. Tout se simplifie, tout cède à l'amélioration des routes, & promet le succès de la taxe.

Il faut donc irrévocablement persister à affermer ensemble la perception de la taxe & l'entretien des routes.

Il est extrêmement important d'affermer sans délai; jusqu'à présent deux causes paroissent s'y être opposées. Il étoit préalablement nécessaire d'établir les barrières, & d'avoir au moins des données sur le produit de chacune : ces deux causes n'existent plus ou vont cesser. La loi du premier thermidor dernier a autorisé le Directoire exécutif

à établir toutes les barrières néceſſaires, comme à faire tous les réglemens convenables pour en contrôler la perception; le temps qui s'eſt écoulé depuis trois mois a ſûrement été utiliſé pour ce double objet.

Il ſeroit bien intéreſſant de placer toutes les barrières à une diſtance égale de deux & de quatre lieues. Par ce moyen, le voyageur connoîtroit parfaitement la diſtance qu'il auroit parcourue, ainſi que la taxe qu'il devroit payer. Nous aurions deſiré pouvoir régler dans la loi même un droit uniforme pour chaque barrière; mais il auroit fallu ſubſtituer dans la loi un droit fixe à une taxe qui eſt de ſa nature proportionnelle: c'eût été violer le principe même de la taxe. Il n'eût pas été juſte, en effet, que les barrières, pouvant ſe trouver placées à des diſtances différentes à cauſe des routes d'embranchement, & des autres motifs de localité, les voyageurs néanmoins payaſſent indiſtinctement le même droit.

Le pouvoir exécutif, au contraire, établiſſant toutes les barrières à des diſtances égales, autant que les localités le permettront, la taxe devient par le fait uniforme ſans ceſſer d'être en principe proportionnelle. L'on évite auſſi par là les dépenſes énormes que le placement des barrières à des diſtances géométriquement égales, & ſans égard à l'avantage des localités, auroit rendues néceſſaires.

Nous avons donc dû ſubordonner ce ſyſtême utile aux principes & aux localités, & en confier l'application au Directoire exécutif & au miniſtre de l'intérieur.

Preſque toutes les barrières doivent être établies aujourd'hui; il faut s'empreſſer de compléter leur conſtruction. Ce motif ne peut plus être un long obſtacle à leur ferme.

La connoiſſance du produit des barrières ne doit pas retarder davantage les adjudications. 1°. L'on a, d'après le tarif, ſur le produit de la taxe, en maſſe, des apperçus approximatifs. C'eſt une première baſe pour les enchères; 2°. le produit de pluſieurs barrières eſt connu: elles ne feront pas changées. Rien n'empêche qu'on commence à affer-

mer celles là sur-le-champ ; 3°. ceux qui forment des spéculations sur ces fermes font aussi leurs calculs sur le produit des barrières. Leurs calculs sont ceux de l'intérêt personnel, & ceux-là trompent rarement. L'on doit croire que la concurrence dans les enchères portera à sa vraie valeur le montant de chaque adjudication. D'ailleurs, les adjudications, dont il seroit si intéressant de prolonger la durée, ne seront, la première fois, que pour trois ans. L'erreur ne seroit pas longue.

Nous devons donc espérer que les barrières vont être incessamment affermées.

Alors disparoîtront les infidélités, qui, dit-on, se glissent dans la perception, & contre lesquelles un cri général s'élève : c'est peut-être à tort. Quoi qu'il en soit, la malveillance aura de moins ce moyen de décrier la taxe.

Alors aussi paroîtront enfin des ouvriers sur les routes. Les communications n'arrêteront plus les voyageurs ; ils verront la taxe employée à sa destination ; ils commenceront à jouir de ses avantages, & la jugeront avec nous comme l'un des moyens les plus propres à améliorer l'agriculture, & à ranimer le commerce.

Mais que personne ne se fasse illusion. Si la taxe n'est pas protégée de toute l'autorité des lois & de celle du pouvoir exécutif ; si elle n'est pas administrée avec une activité soutenue & avec un zèle éclairé, si elle n'est pas promptement affermée, & si la totalité de son produit n'est pas *exclusivement* employée à l'amélioration des routes, il n'est pas difficile de prévoir sa chûte prochaine, & que, d'ici à deux ans, il ne sera peut-être plus possible de voyager dans la République à défaut de communications praticables. Tous les services seroient alors interrompus ou souffriroient des retards funestes.

L'opinion publique rend justice aux talens distingués & au dévouement républicain du ministre actuel de l'intérieur. Il est, sans doute, bien pénétré de toute l'importance de la taxe d'entretien sous les rapports

de l'adminiſtration générale intérieure, & il s'occupera, avec un zèle particulier, de cette branche eſſentielle de ſon miniſtère.

Par ferme, nous entendons auſſi le ſyſtême de la ferme partielle de chaque barrière, adopté par la première partie de l'article XXXV de la loi du 3 nivôſe. Ce ſera cette ferme partielle qui rapportera les plus grands produits, & qui ſera la plus utile pour les routes: ce mode eſt éprouvé; il a réuſſi parfaitement, notamment dans les départemens réunis.

La ſeconde partie du même article autoriſe la ferme collective de toutes les barrières d'un département entier; mais ce n'eſt que par exception au ſyſtême général de la loi, & ſeulement dans le cas rare d'une utilité publique bien conſtatée. Nous ſommes convaincus que le Directoire exécutif & le miniſtre de l'intérieur, qui, comme nous, ne feront dirigés que par l'intérêt public, n'autoriſeront, que dans ce cas unique, ces fermes générales de ſecond ordre. Nous en avions d'abord repouſſé l'idée; mais elle fut accueillie par le Conſeil des Anciens dans une diſcuſſion qui fit rejeter une première réſolution.

Je paſſe au tarif. Il a été baſé dans le premier projet de réſolution ſur une perception de 3 deniers environ par lieue & par quintal.

La taxe, en Angleterre, réduction faite des monnoies & des meſures, & ſuivant le tarif le plus connu, eſt de 2 deniers deux tiers.

Ainſi le tarif propoſé pour la République ſe trouvoit à-peu-près le même qu'en Angleterre, & il étoit moins fort que dans la ci-devant Belgique, où la taxe correſpondoit, ſelon Mahuet, à 4 deniers; mais alors nous avions fait une diſtinction juſte entre les voitures chargées & les voitures vuides.

L'on fit remarquer, dans la diſcuſſion du Conſeil des Anciens, que cette diſtinction feroit une ſource d'altercations interminables entre les voituriers & les percepteurs; que les premiers, ſi leurs voitures n'avoient qu'un chargement partiel, prétendroient que leurs voitures ne devroient payer que comme voitures vuides; que les ſeconds ſoutiendroient, au contraire, que les voitures, ayant un chargement quelconque,

devroient payer comme voitures chargées ; que, à défaut de ponts à bascule pour juger le différend, il resteroit indécis, ou ne se termineroit peut-être que par des rixes qu'on devoit prévenir. Cette objection fit supprimer la distinction entre voitures vuides ou chargées. Le tarif fut maintenu tel qu'il avoit été d'abord présenté. Il en est résulté que le droit a presque doublé pour les voitures de roulage, lorsqu'elles retournent réellement à vuide, & qu'il s'élève alors à environ 5 deniers par lieue & par quintal.

Le droit ainsi perçu nous semble trop fort pour le commerce que la taxe d'entretien doit favoriser. Nous avons donc pensé qu'il étoit juste de ne faire payer, pour les chevaux ou mulets attelés à des voitures vuides de roulage, que le droit réglé pour les chevaux ou mulets menés en lesse. Le droit sera, à ce moyen, réduit au-dessous de 4 deniers par lieue & par quintal.

Le commerçant connoîtra parfaitement ce qu'il devra rembourser au roulier ; & si celui-ci prend sur sa voiture un chargement pour le retour, il devra le droit entier : mais cela ne regardera pas le citoyen pour lequel il aura fait directement le voyage ; il ne remboursera au roulier que le droit à percevoir sur les chevaux comme s'ils étoient menés en lesse.

Le Corps législatif doit cette réduction au commerce ; elle est presque généralement réclamée.

Nous ne vous la proposerons pas pour les voitures suspendues, ou employées au seul transport des voyageurs. La plupart sont mises en circulation par le luxe, l'opulence ou au moins l'aisance. D'ailleurs, les droits payés par les voitures employés au seul transport des voyageurs ne se déversent pas sur les consommateurs, comme les droits avancés par le roulage.

Ainsi la réduction, bornée aux seuls voitures vuides de roulage, ou employées au transport des marchandises, en opérera une peu sensible sur le produit, vu sur-tout que ces voitures retournent rarement sans aucun chargement.

Nous avons rédigé l'article de manière à prévenir aux barrière tous débats qui pourroient naître de la distinction entre voitures chargées & voitures vides.

L'agriculture & l'industrie nationale ne méritent pas moins la faveur & les encouragemens du législateur. La totalité du droit perçue sur les voitures employées à l'engrais des terres, ou a fournir des matériaux & des combustibles aux usines & manufactures, nuiroit à l'amélioration de l'agriculture, au développement & au perfectionnement de l'industrie. Une modération dans la taxe à percevoir sur toutes ces voitures, est due autant aux principes de l'économie sociale qu'aux instantes réclamations des citoyens.

Les voitures chargées de bleds & de farines, allant au moulin ou en revenant, pourvoient aux besoins de première nécessité. La circulation de ces voitures doit aussi être favorisée. Nous les avons comprises dans la même rédaction : votre sensibilité applaudira à cette réduction.

Nous avons seulement consacrés ces principes dans la loi. Quant à leur application, elle dépend de chaque localité, & exige autant de réglement spéciaux, *inévitables*, & qu'il est impossible que vous fassiez vous-mêmes. La loi en chargera donc le Directoire exécutif; il les arrêtera sur le rapport des corps administratifs, qui, seuls, peuvent connoître parfaitement les localités.

Il est très-important que la loi règle aussi la distance pour laquelle la taxe doit être payée à chaque barrière, c'est-à-dire, si c'est pour la distance *parcourue*, ou pour celle *à parcourir*. La perception se fait différemment dans les départemens. Il faut s'empresser de détruire une erreur ou de lever un doute qui rompent aussi essentiellement l'uniformité de la perception (1).

---

(1) Cela est d'autant plus essentiel & urgent que le ministre de l'intérieur vient d'écrire aux corps administratifs que la taxe devoit être perçue à raison de la distance *parcourue*, au lieu que, suivant l'opinion de votre commission, la taxe doit être perçue à raison de la distance à *parcourir*. C'est l'article VI de la loi du 3 nivôse, & dont la rédaction sera changée, qui paroît avoir formé l'opinion du ministre.

Pour éclaircir cette queſtion intéreſſante, nous devons rappeler que les lois ſur la taxe d'entretien n'établiſſent aucun droit pour la circulation intérieure des communes, c'eſt-à-dire, d'entrée ou de ſortie. La taxe, en effet, n'eſt pas un droit *de péage* ni de *paſſe*, quoique ſouvent on lui donne, l'on ne ſait pourquoi, cette dénomination *fauſſe & fiſcale.* Le citoyen qui ſort de la commune où il réſide, ſoit pour ſe promener, ſoit pour viſiter une propriété voiſine, ne doit pas payer une taxe d'entrée ni de ſortie : ſans quoi la taxe feroit acheter au citoyen le droit de ſortir de chez lui, & celui d'y rentrer pour des beſoins qui peuvent ſe renouveler dix fois dans un jour.

Auſſi, dans pluſieurs pays où la taxe d'entretien eſt établie, l'on a eu la précaution d'établir les barrières à une certaine diſtance des villes, afin que la circulation ſoit libre dans un rayon convenable pour la commodité ou les beſoins journaliers des habitans.

Il n'eſt pas dans l'eſprit, ni dans le texte des lois, & il n'a jamais été dans l'intention de votre commiſſion, de faire payer un droit d'entrée ni de ſortie des communes aux iſſues deſquelles ſe trouvent placées pluſieurs barrières.

Il n'y a d'exception à cette règle générale que pour la ſeule commune de Paris, & à raiſon des dépenſes extraordinaires qu'exigent la réparation & l'entretien des pavés de cette immenſe commune.

D'après les principes que nous venons d'expliquer, nous avons penſé que la taxe devoit être perçue à raiſon de la ſeule diſtance *à parcourir.* Notre opinion ſera plus ſenſible par un exemple.

Suppoſons qu'un voiturier parte de Marſeille pour venir à Paris ; il ſe préſente à la première barrière : dans notre opinion, il ne doit rien payer pour la diſtance *parcourue*, conſéquemment il ne devra rien pour la circulation intérieure de la commune ; mais il paiera pour la diſtance *à parcourir* juſqu'à la barrière ſuivante, & ainſi de ſuite juſqu'à la barrière établie à l'entrée de Paris : lorſqu'il y arrive, il a évidemment payé la taxe pour toutes les diſtances parcourues depuis la barrière du départ. Il ne doit plus que le droit particulièrement

perçu

perçu pour la circulation intérieure dans la ſeule commune de Paris : mais l'on a remarqué qu'il n'a payé aucun droit pour la ſortie de la commune de Marſeille.

Suppoſons qu'il retourne ; il paiera, toujours dans notre opinion, à la barrière de ſortie de Paris, 1°. le droit particulier de circulation intérieure dans cette commune; 2°. le droit pour la diſtance *à parcourir* juſqu'à la barrière ſuivante, & ainſi de ſuite juſqu'à la dernière barrière établie à l'entrée de Marſeille : lorſqu'il y eſt parvenu, il a également payé toutes les diſtances parcourues, & ne paiera plus rien pour entrer dans Marſeille. Cela ſera ainſi réglé dans la loi.

Voyons au contraire ce qu'il devroit payer, dans l'hypothèſe où la taxe ſeroit perçue pour la diſtance *parcourue*. En ſe préſentant à la barrière établie à la ſortie de Marſeille, il paieroit pour la diſtance *parcourue*, & conſéquemment pour la circulation intérieure de la commune.

Suppoſons maintenant qu'un citoyen domicilié dans la commune de Marſeille en ſorte pour aller voir une propriété entre la première barrière & la ſuivante, ou pour ſe promener ſur la route entre ces deux barrières. Dans notre ſyſtême, en ſe préſentant à la barrière il paie la taxe due pour la diſtance *à parcourir* juſqu'à la barrière ſuivante : en voici le motif. Le percepteur n'ayant pas de moyen pour conſtater à quel point ce citoyen quittera la grande route, la loi préſume qu'il ira juſqu'à la barrière ſuivante, & c'eſt à raiſon de cette préſomption qu'il paiera, *& non à raiſon de ſa ſortie de la commune* : autrement la taxe à percevoir à cette première barrière pourroit être éludée par tous les voyageurs ; mais ce citoyen ne paiera rien pour rentrer, ou pour la circulation intérieure. La taxe n'étant payée qu'une fois par lui tant pour ſortir de la commune que pour y rentrer, il eſt vraiſemblable qu'il ne l'aura payée que dans la proportion de la diſtance parcourue ſur la route ; ce qui ſera juſte & conforme aux principes de la taxe.

Dans le ſyſtême contraire de percevoir pour la diſtance *parcourue*,

il devroit payer la taxe pour sortir, & la paieroit encore pour rentrer ; cela est évident, & seroit injuste.

Ces deux exemples peuvent être appliqués à toutes les communes qui ont plusieurs barrières placées à leurs issues.

Le système de faire payer pour la distance *parcourue & à parcourir* n'a pas besoin de réfutation ; il établiroit une double perception dans plusieurs cas, qui n'échappera à l'attention de personne.

Enfin il falloit une règle uniforme de perceptions. Celle que nous avons adoptée paroît la plus juste, comme la plus propre à lever toutes les difficultés (1).

Les lois existantes établissent des amendes contre les fraudes & les contraventions ; mais il y a quelques incertitudes sur l'autorité compétente pour prononcer les amendes, & sur les formes à suivre pour les poursuites : nous avons donc du compléter la partie pénale de cette législation. Nous nous sommes attachés à simplifier les formes, & à accélérer les décisions pour assûrer la perception, prévenir les contraventions & les frais de procédure.

Nous croyons que le projet de loi, que nous allons vous soumettre

---

(1) La commission auroit pu motiver son opinion par d'autres exemples non moins sensibles ; elle s'est arrêtée à celui qui intéresse directement la libre circulation des communes désignées autres fois sous le nom de *villes*.

L'opinion de la commission prévient aussi une fraude qui se commet fréquemment : « Des voituriers (je rapporte les expressions d'une administration de département) déchargent dans des entrepôts, d'autres, même publiquement, devant les barrières ; des brouetiers rentrent ensuite les marchandises à bras sans » acquitter aucun droit. Nous en avons vu porter l'impudence jusqu'à rouler des » pièces de vin sous la barrière. »

Lorsque les voituriers auront payés pour la distance *à parcourir*, ils n'auront plus aucun intérêt à cette fraude : car ils auront payés à la barrière précédente le droit dû jusqu'à la barrière d'entrée.

Ils n'ont intérêt à la fraude qu'en payant pour la distrace *parcourue*. Ils éludent alors la taxe en déchargeant devant la barrière d'entrée.

fera disparoître les obstacles multipliés que la taxe d'entretien a rencontrés jusqu'à présent, qu'elle donnera à l'administration une marche active & régulière, & qu'elle remplira le grand & seul objet de la loi, en créant cet établissement, *LA RESTAURATION ET L'AMÉLIORATION DES ROUTES* (1).

Au reste, citoyens collègues, nous livrons notre travail à vos lumières. Vous le perfectionnerez, si vous le trouvez défectueux ou incomplet.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Le Conseil des Cinq-Cents, après avoir entendu le rapport de sa commission des finances sur les messages du Directoire exécutif, des 2 thermidor & 7 fructidor de l'an 6, & sur diverses réclamations concernant la taxe d'entretien des routes;

Considérant que l'état actuel des routes & l'importance de la taxe relative à leur réparation & entretien exigent de lever promptement toutes les difficultés qui peuvent contrarier l'entière exécution des lois déja rendues sur le même objet,

Déclare qu'il y a urgence, & prend la résolution suivante :

ARTICLE PREMIER.

Le produit de la taxe d'entretien, *exclusivement & limitativement* affecté par les lois du 24 fructidor de l'an 5, des 9 vendémiaire

---

(1) Nous ne pouvons nous refuser à rapporter encore ce qu'observe à cet égard une administration centrale de département. « Dans toutes la tournée nous » avons entendu des murmures contre l'établissement de la taxe d'entretien; » *cependant nous avons l'entière certitude que ces murmures cesseront dès* » *l'instant que le gouvernement fera commencer les réparations sur les routes.* » *Nous allons plus loin, & nous disons que ce droit sera regardé COMME* » *LE PLUS JUSTE, AUSSI-TÔT QUE LE PEUPLE SERA PERSUADÉ QUE* » *SON PRODUIT SERA TOUT ENTIER EMPLOYÉ A SA DESTINATION* ».

& 3 nivôse de l'an 6, à l'entretien, aux réparations, confection & à l'administration des grandes routes, est en outre destiné à acquitter les dépenses de construction & réparations des ponts & autres ouvrages d'art dépendans des grandes routes.

I I.

Les ordonnances du ministre de l'intérieur sur le produit de la taxe d'entretien seront directement délivrées sur les receveurs-généraux des départemens, & par eux acquittées, sans retard, sur les fonds provenant de ladite taxe.

Ces ordonnances ne pourront être acquittées par les receveurs-généraux; *sous peine de responsabilité & de forfaiture*, qu'elles n'aient été préalablement visées par les commissaires de la trésorerie nationale, auxquels il est enjoint, *sous les mêmes peines*, de refuser leur VISA à toutes ordonnances sur le produit de la taxe qui n'auroient pas formellement pour objet les dépenses énoncées en l'article premier de la présente loi.

I I I.

Si le produit excède la somme pour laquelle la taxe d'entretien aura été comprise dans l'état particulier des recettes & des dépenses relatives aux grandes routes, présenté chaque année par le ministre de l'intérieur & arrêté par le Corps législatif, il ne pourra être disposé de cet excédant que par une loi expresse, & qu'en faveur de l'amélioration des grandes routes, ponts & ouvrages d'art.

L'excédant du produit ainsi constaté, le tarif de la taxe sera réduit & modifié par une loi, dans des proportions convenables & relativement à la quotité de l'excédant.

I V.

Chaque année, dans le courant du mois de brumaire au plus tard, les receveurs généraux remettront respectivement à la trésorerie

nationale leur compte, appuyé de pièces justificatives, des recettes & des dépenses relatives à la perception de la taxe d'entretien pendant le cours de l'année précédente.

Ces comptes seront vérifiés & arrêtés par les commissaires de la trésorerie nationale, en vertu de l'article 320 de la constitution.

V.

Dans la première décade du mois de brumaire de chaque année, le Directoire exécutif transmettra au Corps législatif l'état du produit de la taxe d'entretien des routes pendant le courant de l'année précédente.

V I.

A compter de la publication de la présente loi, les charrettes, charriots & voitures non suspendues, employés au roulage & au transport des marchandises, qui circuleront *entièrement à vuide*, ne paieront, pour les chevaux ou mulets attelés, que le droit réglé par le tarif pour les chevaux ou mulets menés en laisse.

Sont exceptées celles desdites voitures qui auront un chargement plein *ou partiel quelconque*, ou qui seront employées au *seul* transport des voyageurs.

V I I.

Les voitures *uniquement* chargées de mines, minières & combustibles destinés pour des usines, de cendres transportées en vrac, de marnes, engrais & terres servant d'engrais, de pierres à bâtir, de sable, de terres à poterie & à foulon, de bleds & farines allant au moulin, ne paieront, en passant à une barrière, qu'un droit proportionnel pour la route à parcourir jusqu'à leur destination.

La taxe à percevoir sur les objets ci-dessus énoncés pourra même être modérée par le Directoire exécutif à titre d'encouragement pour l'agriculture & les usines.

L'exécution du présent article sera assurée par des réglemens locaux & spéciaux que le Directoire exécutif arrêtera sur le rapport des administrations centrales, adressé au ministre de l'intérieur.

VIII.

Tout voyageur passant à une barrière ne doit la taxe d'entretien que pour la route à parcourir entre cette barrière & la suivante.

En conséquence dans toutes les communes aux issues desquelles sont placées *deux ou plusieurs barrières*, il ne pourra être rien exigé à la barrière par laquelle un voyageur entrera dans la commune, & la taxe ne sera perçue qu'en sortant & pour la route à parcourir jusqu'à la barrière suivante, & ainsi de barrière en barrière jusqu'à l'entrée desdites communes.

La commune de Paris est seule exceptée de cette disposition, & l'article VIII de la loi du 3 nivôse de l'an 6 continuera à être exécuté.

IX.

L'article précédent sera mis à exécution dans toute la République, dans le mois qui suivra la publication de la presente loi.

Le Directoire donnera les ordres & instructions nécessaires à cet effet.

X.

En exécution du titre II de la loi du 3 nivôse, les barrières actuellement établies seront successivement & sans délai mises en ferme.

En conséquence, dans le courant du mois qui suivra la publication de la présente loi, les administrations centrales feront connoître par affiches, qu'elles sont prêtes à recevoir les soumissions tendantes à affermer les barrières établies dans leurs arrondissemens, & à procéder aux adjudications dans les formes & suivant les règles prescrites par la loi du 3 nivôse.

XI.

Le Directoire exécutif établira les barrières, autant que les localités

le permettront, à une diſtance égale de dix ou de vingt kilomètres (c'eſt-à-dire, de deux ou de quatres lieues, chacune de deux mille cinq cent ſoixante-ſix toiſes), de manière que le droit à percevoir à chaque barrière ſoit uniformément payé, autant qu'il ſera poſſible, à raiſon de dix ou de vingt kilomètres.

Pour ne pas retarder la ferme des barrières déja établies conformément à l'article précédent, le Directoire exécutif donnera, ſans retard, à la préſente diſpoſition toute l'exécution dont elle eſt ſuſceptible.

XII.

Toute perſonne aſſujettie par la loi du 3 nivôſe à la taxe d'entretien, qui ſe ſouſtrairoit au paiement de ladite taxe en prenant un chemin détourné, encourt l'amende de 50 francs, prononcée par l'article X de ladite loi.

Sera réputé avoir pris un chemin détourné celui qui, après avoir voyagé ſur une grande route, l'abandonnera pour éviter le bureau de perception & reprendra enſuite la grande route.

XIII.

Il eſt défendu à tout conducteur de voitures de dételer des chevaux, mulets ou bœufs aux approches des barrières dans le deſſein de frauder une partie du droit, à peine de 15 francs d'amende pour chaque cheval, mulet ou bœuf dételés.

Seront réputés avoir dételé des chevaux, mulets ou bœufs en fraude, ceux qui, hors les montées ou mauvais pas que les voituriers peuvent franchir avec des chevaux *d'aide* ſans payer la taxe, conformément au tarif annexé à la loi du 3 nivôſe, ſeront rencontrés entre deux barrières avec un plus grand nombre de chevaux attelés que celui à raiſon duquel ils auront acquitté la taxe à la dernière barrière par laquelle ils auront paſſé.

X I V.

Tout voyageur qui aura encouru une amende prononcée par les lois sur la taxe d'entretien, ou qui aura contesté la quotité de la taxe à lui demandée, aura la faculté de consigner le droit contesté avec l'amende encourue, soit au greffier du juge-de-paix du canton, soit à l'agent de la commune, soit au receveur de la barrière.

Le voyageur sera dispensé de la consignation, en fournissant une caution solvable, reçue, soit par le juge-de-paix du canton ou par l'un de ses assesseurs, soit par l'agent de la commune ou par son adjoint.

La caution pourra être contestée par le receveur de la barrière.

X V.

Tout voyageur, qui, ayant encouru l'amende ou contesté la quotité de la taxe, se refusera à en consigner le montant ou à donner caution, y sera contraint par le séquestre de ses voitures & de ses chevaux, mulets ou bœufs, qui seront mis en fourrière, à ses frais, jusqu'au paiement, ou jusqu'à la consignation, ou jusqu'à à la réception de la caution.

X V I.

Les dépositaires d'amendes ou de taxes consignées seront tenus de les remettre aux consignataires, sur le vu du jugement qui les autorisera à réclamer la consignation, ou au receveur de la barrière, sur sa décharge, si le jugement a condamné le consignataire.

Toutes consignations non réclamées, ni jugées dans le délai de l'année, à compter de leur date, seront, à la diligence des inspecteurs de la taxe, remises au receveur de la barrière, qui en donnera quittance motivée.

Dans ce cas, les consignataires conserveront leurs droits sur le receveur général du département.

XVII.

Toute perſonne qui aura aidé ou favoriſé la fraude, ou qui aura concouru à des contraventions aux lois ſur la taxe d'entretien, ſera condamnée aux mêmes peines que les auteurs des fraudes ou contraventions.

XVIII.

Le juge-de-paix du canton prononcera ſans appel & en dernier reſſort, lorſque, non compris le droit, l'amende n'excédera pas cinquante francs; &, pour le ſurplus, il renverra aux tribunaux compétens.

XIX.

Les procès-verbaux des inſpecteurs & percepteurs de la taxe d'entretien ſeront affirmés, en matière civile, dans les cinq jours; & en matière criminelle, dans les vingt-quatre heures de leur rédaction, devant le juge-de-paix du canton, ou devant l'un de ſes aſſeſſeurs.

Ces procès-verbaux feront foi juſqu'à inſcription de faux.

Dans les cas qui excéderont la compétence des juges-de-paix, il ſera tenu de renvoyer les procès-verbaux au tribunal qui doit en connoître, pour être l'affaire pourſuivie à la diligence du commiſſaire du Directoire près le tribunal.

XX.

Seront faites, conformément aux lois exiſtantes, les pourſuites pour fait de concuſſion contre les prépoſés à la recette qui percevroient d'autres droits que ceux réglés par la loi.

XXI.

Les prépoſés aux barrières ſeront tenus, ſous peine de concuſſion, de délivrer aux voyageurs, ſur leur demande, la quittance des droits perçus.

XXII.

Les décisions rendues administrativement par l'agent municipal ou son adjoint, dans les cas prévus par les articles XLV, XLVI, XLVII & XLVIII de la loi du 3 nivôse, seront exécutées sans recours.

XXIII.

Les gratifications annuelles que le ministre de l'intérieur est autorisé à distribuer aux inspecteurs & receveurs de la taxe d'entretien, qui se seront distingués par leur zèle & par leur bonne conduite, pourront être portées; savoir, pour les inspecteurs, à 500 francs, &, pour les receveurs, à 150 francs.

XXIV.

L'article XLIV de la loi du 3 nivôse de l'an 6 sur la taxe d'entretien des routes est applicable à la présente.

XXV.

L'exception établie en faveur de l'approvisionnement des communes, dans l'article VI de la loi du 3 nivôse dernier, comprend, sous le nom de *denrées*, les grains, les légumes, la volaille, les fruits, les œufs, le beurre, la tourbe, la houille, le charbon de terre & de bois, les bois de chauffage.

XXVI.

Toutes dispositions de loi, contraires à la présente, sont rapportées.

XXVII.

La présente résolution sera imprimée; elle sera portée au Conseil des Anciens par un messager d'état.

DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
Vendémiaire an 7.